THE PANAMA CANAL REVIEW
EN ESPAÑOL

EN ESTE NUMERO

- Niveles Oceánicos
- Prácticos del Canal
- Mantenimiento del Puente
- Fluctuaciones Veraniegas

Vol. 1 — No. 6

Enero 4, 1963

99-1-339-C1

ROBERT J. FLEMING, JR., Gobernador-Presidente
W. P. LEBER, Vice Gobernador

FRANK A. BALDWIN
Jefe Interino de la Oficina de Información

PANAMA CANAL REVIEW
En Español

JOSEPH CONNOR, Encargado de Prensa

Directores de Publicaciones:
JULIO E. BRICEÑO y ROBERT D. KERR

Redactores:
TOMAS A. CUPAS, EUNICE RICHARD y TOBI BITTEL

Publicación Oficial del Canal de Panamá
Publicado Mensualmente en Balboa Heights, Z. del C.
Impreso en la Imprenta de Mount Hope, Zona del Canal

De venta en todos los Centros de Servicios Comunales, Comisariatos y en la Casa de Huéspedes Tívoli durante los 10 días siguientes a su publicación a 5 centavos la copia
Subscripciones: $1 al año; por envío postal y ediciones anteriores, 10 centavos la copia.
Giros Postales, pagaderos a la Compañía del Canal de Panamá, deberán remitirse por correo al Apartado "M", Balboa Heights, Z. del C.
Oficinas de Redacción están situadas en el Edificio de Administración, Balboa Heights, Z. del C.

Un Aniversario

El 80º aniversario de la firma de la Ley de Servicio Civil de 1883, que se observa el 16 de enero, marca un jalón importante para los empleados del Canal de Panamá, quienes están amparados por dicha ley.

En su Proclamación en conmemoración de la fecha citada, el Presidente de los Estados Unidos, John F. Kennedy, hace un llamado a los jefes de departamentos y agencias del Gobierno Federal, así como a los líderes industriales y obreros y miembros de instituciones cívicas, para que concerten ceremonias apropiadas en homenaje a los servicios públicos prestados por los empleados del Servicio Civil.

Manifiesta en su proclamación el Presidente Kennedy que la Ley de Servicio Civil ha resistido todas las pruebas a que la ha sometido el tiempo, proporcionando el grado de excelencia requerido en el servicio civil para la feliz ejecución de programas y fijación de normas que tienen hondo significado para todos los Americanos y los ciudadanos del mundo libre.

El aprecio público dispensado a los funcionarios de la carrera administrativa es requisito indispensable para inducir a ciudadanos de elevada competencia a ingresar al servicio público; para ello un mayor aprecio de las ventajas del sistema de méritos, de las ejecutorias de los servidores públicos y de las oportunidades que ofrece la carrera administrativa, son necesarios, dijo el Presidente Kennedy.

FERIA DE OCU

CORDIAL INVITACION ha sido extendida al Gobernador de la Zona del Canal y señora de Robert J. Fleming, Jr., así como a todos los residentes de la Zona del Canal para que asistan a la Feria Agropecuaria e Industrial de San Sebastián que se celebrará en la pintoresca población de Ocú del 19 al 21 de enero.

Un original Concurso del Uso de Tiro Animal en las faenas agrícolas será el punto culminante del programa del domingo 20 de enero.

INDICE

Niveles Oceánicos 3-4
Marcas de Niveles 5
Verano Fluctuante 6
Misión Iniciada, Misión Cumplida 7
Prácticos Resolviendo Problemas 8-9
División de Navegación 10
Mantenimiento del Puente 11
Multifacético Despacho 12
Aniversarios 13
Ascensos y Traslados 14-15
Navegación 16

◆

PINTORESCO PERO PRACTICO

DESCANSANDO sobre un costado, cabe la apacible siesta de bajamar en La Marina, aparecen balandras de cabotaje y, en la lejanía, unidades de la flota de camaroneros en una estampa muy panameña y tropical. Pero su presencia no es meramente decorativa.

Uno de los principales renglones de exportaciones de productos panameños al exterior lo constituyen las colas de camarones de las cuales se exportaron en 1961: 9,558,654 libras por un valor total de $5,854,296, cifra que fue superada en 1957 cuando el valor de solo 8,262,876 libras montó a $6,181,430.

La industria camaronera ha tenido sus altas y sus bajas pero aun hoy emplea unas 2,210 personas, 810 abordo de los 162 barcos camaroneros y 1,400 en las plantas donde se les descabeza, limpia y empaca. Actualmente existen 42 empresas dueñas de 3 o más barcos y 44 que solo tienen 1 o 2 naves pesqueras.

Aparte de la exportación, el consumo local adquiere gran importancia lo que queda indicado por la cifra total de colas de camarones que en 1961 subió a 12,116,125 libras.

(Datos obtenidos en el Laboratorio Nacional de Pesca del Ministerio de Agricultura, Comercio e Industria de Panamá.)

Gift of the Panama Canal Museum

NIVELES OCEANICOS

NO, LOS OCEANOS Atlántico y Pacífico no están al mismo nivel el uno del otro.

Al menos, no a lo largo de las costas del Istmo.

En verdad, es posible que a un mismo tiempo el nivel del Pacífico pudiese estar unos 12 pies más alto que el nivel del Atlántico.

La diferencia en nivel tiene un promedio de solo 9.2 pulgadas, no obstante, según las estadísticas del Hidrógrafo del Canal de Panamá, señor W. H. Esslinger.

Muchos residentes del Istmo consideran importante el estar al tanto de las mareas. Los bañistas quieren estar enterados de si van a encontrar buen baño o un banco de barro en cualquier momento dado. Los pescadores sostienen que afecta la pesca.

Cuando no hay facilidades náuticas para sacar a pequeñas embarcaciones del agua, la práctica es de hacerlos orillar al estar la marea alta y luego trabajar rápido durante la marea baja para darles una mano de pintura o hacer las reparaciones necesarias antes de que al subir la marea nuevamente los haga a la mar.

Balboa tiene marea regular, teniendo dos altas y dos bajas cada día lunar, con una variación promedia de marea alta a baja de 12.7 pies y un alcance máximo de 22.7 pies.

Cristóbal tiene marea irregular, variando de dos altas y dos bajas a una alta y una baja cada día lunar—con toda posible variación intermedia. Pero el alcance promedio de marea alta a baja es de solo .858 pies y el alcance máximo es de 3.05 pies.

¿Por qué eso de mareas grandes en el Pacífico y mareas pequeñas en el Atlántico?

¿Y acaso no son las fuerzas del sol y la luna las que causan las mareas?

He aquí las razones—en términos simplificados—según explicación del Hidrógrafo T. C. Henter:

Es preciso una ojeada a lo que son las mareas en general antes de entender sus peculiaridades locales.

En los momentos de luna nueva y de luna llena, las fuerzas de la marea de la luna y del sol arrastran al mar en la misma dirección. Durante los días de luna creciente y de luna menguante, estas fuerzas están aproximadamente en dirección de un ángulo recto una a la otra. Cuando la luna y el sol unen sus fuerzas, el alcance de la marea es grande, mientras que cuando están en dirección de ángulo recto una a la otra. el alcance de la marea es pequeño.

La masa del sol es mucho más grande que la masa de la luna. Pero el sol se encuentra a mucha más distancia de la tierra que la luna. Por lo tanto, su efecto sobre las mareas es menos de la mitad que el de la luna.

El movimiento relativo de la tierra, la luna y el sol, conjuntamente con la rotación diaria de la tierra, causa dos clases elementales de fuerzas producentes de mareas:

(1) Aquellas con un período de aproximadamente medio día, llamadas fuerzas semidiarias.

(2) Aquellas con un período de un día, llamadas fuerzas diarias. Las fuerzas semidiarias son las más grandes, y por lo tanto, en la mayoría de los lugares hay dos mareas altas y dos bajas cada día.

Pero la subida y la bajada de la marea misma en cualquier localidad, y las horas de las altas y las bajas, dependen de la configuración de la costa oceánica y de la profundidad de las aguas, al igual que de las fuerzas producentes de la marea.

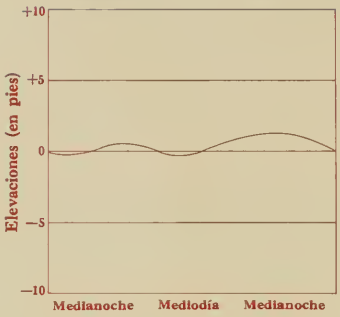
La subida y la bajada de la marea misma se divide en tres tipos, conocidas como semidiaria, diaria, y mixta. La semidiaria tiene dos altas y dos bajas cada día, con poca diferencia en las mareas de la mañana y de la tarde. La de tipo

MAREAS

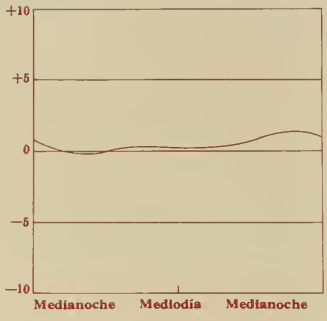
MIXTA: combinación de diarias y semi-diarias.
PRIMAVERA: cuando Sol y Luna actúan en la misma dirección.
DIARIA: pleamar y bajamar una vez al día.
SEMI-DIARIA: dos pleamares y dos bajamares.
LA MAS BAJA: cuando Sol y Luna actúan en ángulo recto.
MEDIANA: promedio entre la más baja y la de primavera.

Las naves de cabotaje arrimadas a La Marina, en Panamá, no requieren dique-seco para su carena ya que, en bajamar, descansan sobre sus propias quillas y cascos en la playa.

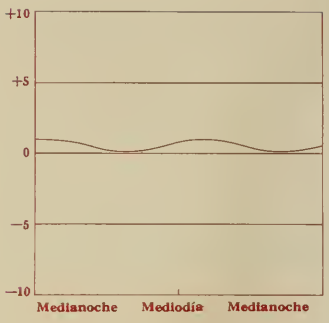
LLOYD A. BLENMAN, observa el medidor de mareas colocado en la caseta encima de la rampa próxima al Muelle 18, Balboa. Obsérvese cómo la curva del medidor concuerda con la que aparece en la figura 2 en la próxima página.



Septiembre 7—MAREA MIXTA



Septiembre 11—MAREA DIARIA



Septiembre 15—MAREA SEMI-DIARIA

MAREAS DE CRISTOBAL, ENTRADA DEL ATLANTICO Fig. 1

diario tiene solo una alta y una baja en un día mientras que la de tipo mixto tiene dos altas y dos bajas durante el mismo período, con una diferencia considerable entre las mareas de la mañana y de la tarde.

Mas mareas mixtas son resultado de una combinación de mareas diarias y semidiarias.

En Cristóbal, la fuerza predominante es la que produce mareas diarias. La marea de la tarde es considerablemente más grande que la marea de la mañana, tal como lo muestra el dibujo Nº 1.

La fuerza producente de mareas diarias tiene poco efecto en la actual subida o bajada de las mareas en Balboa. Tal como lo muestra el dibujo Nº 2, hay muy poca diferencia en las mareas de la mañana y la tarde. Su ritmo es característico de las fuerzas de las mareas semidiarias.

Está en orden aquí que prestemos consideración a la teoría de "la ola estacionaria" de la marea.

En un tanque rectangular de agua se puede comenzar una ola levantando un lado del tanque y bajándolo inmediatamente. Esta ola no será de la forma ordinaria de una ola con cresta y seno. En lugar de ello es una oscilación o aparente batir de las aguas (pero con relativamente poco movimiento del agua excepto hacia arriba y abajo). Este tipo de ola es el conocido como la ola estacionaria.

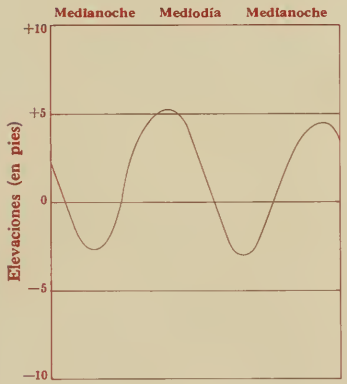
La teoría de la ola estacionaria es que las mareas dominantes en los siete mares son oscilaciones de olas estacionarias ocasionadas por las fuerzas de las mareas del sol y la luna en aquellas partes de los océanos que tienen períodos de oscilaciones aproximadamente iguales que los períodos de las fuerzas producentes de las mareas.

De acuerdo con las declaraciones de H. A. Marmer, del Servicio Geodésico y de la Costa, un número de rasgos desconcertantes de las mareas pueden explicarse por medio de la teoría de la ola estacionaria.

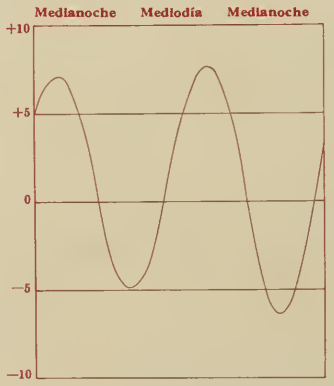
En Panamá, el extremo del Atlántico del Canal desemboca en el Mar Caribe, el cual está separado del Atlántico propio por la faja de islas antillanas que marcan el límite del Mar Caribe. Además, el Golfo de Méjico y el Mar Caribe son de tal largo y profundidad que tienen un período oscilatorio de 24 horas. Por consiguiente, en esta área son predominantes las fuerzas producentes de las mareas diarias.

MAREAS DE BALBOA, ENTRADA DEL PACIFICO Fig. 2

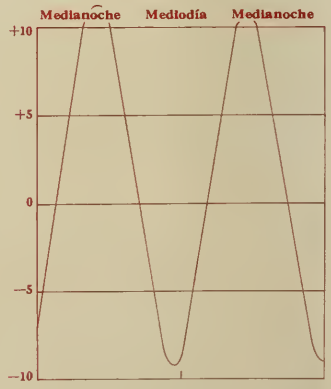
Septiembre 8—LA MAS BAJA MAREA



Septiembre 12—MAREA MEDIA



Septiembre 16—MAREA FUERTE DE PLENILUNIO



La hondonada que comprende el Golfo y el Mar Caribe es mucho más pequeña y de menos profundidad que las hondonadas de los Océanos Atlántico y Pacífico. Por lo tanto, las mareas mismas son más pequeñas.

La entrada del Pacífico del Canal está situada al extremo de un sistema oscilatorio de mareas semidiarias y a una distancia considerable del centro de la oscilación. Así pues, el alcance de las mareas semidiarias en Balboa es mucho mayor que la marea diaria de Cristóbal.

No obstante la posible diferencia de 12 pies en el nivel de los dos océanos a un mismo tiempo, no existe la posibilidad de que uno pudiese vaciarse en el otro si el Canal fuese un estrecho al nivel del mar.

Es más, la corriente máxima de la marea aún al nivel de mayor diferencia sería de solo unos 4.5 nudos, según se ha estimado. Lo suficiente para causar problemas en el tránsito de embarcaciones en algunos lugares del Canal, pero no lo suficiente para agotar la existencia de agua de ninguno de los dos océanos.

Hay dos razones primordiales para ello. Una es el efecto restrictivo que serían las entradas al canal y la capacidad del canal mismo. La otra es que hay "regresos" de mareas—particularmente no habiendo mareas estables en ninguno de los dos lados—tan pronto se alcanzan los puntos más altos o más bajos. Así pues el volumen y la dirección de la corriente de la marea, o ambos, estarían cambiando constantemente si el Canal fuese un Canal al nivel del mar.

Los niveles de los océanos también varían de un mes a otro debido a los efectos del viento, las corrientes del mar y las variaciones cíclicas de los cuerpos celestiales.

Los vientos prevalecientes durante una temporada normal de verano son de norte a noroeste en la costa del Pacífico y de norte a noreste en la costa del Atlántico. Los efectos del viento sobre las mareas son afectados por las masas terrestres y por el número de millas que la corriente de aire tiene que "empujar" sobre las superficies descubiertas de las aguas.

Para complicar aún más las cosas . . .

Ha habido un aparente pequeño pero constante aumento en los niveles de ambos océanos durante los últimos años. Se hace énfasis sobre lo de "aparente" porque todavía hay argumento inconcluso en los círculos científicos en cuanto a si los niveles de los océanos están subiendo o las masas terrestres se están encogiendo un poco, o si hay una combinación de ambas cosas.

Orlando L. Flye, Jr., superintendente de generadores y transmisores de la sub-planta eléctrica de Balboa, examina una de las marcas de elevación topográfica contigua a dicha planta.

Marca de Niveles

¿TIENDEN a confundirlo a usted designaciones en clave? Por ejemplo, "PBM-45 se encuentra a 83 pies del extremo oeste de la subestación de energía eléctrica de Balboa. La elevación del casquete de la tubería es de 20,440 pies."

Lo anterior describe la punta fija de un nivel topográfico de referencia (en inglés). Las letras PBM se derivan de la expresión "Permanent Bench Mark," es decir, punto fijo o permanente de un nivel topográfico, mientras que la cifra 45 indica el número de serie, y la elevación es la altura en pies, sobre el Dato Preciso de Nivel.

Existen más de 250 de estos poco conocidos puntos de elevación por toda la Zona del Canal, según la Oficina de Agrimensura de la Dirección de Ingeniería y Construcción.

Estas señales se utilizan en toda clase de estudios en las obras de construcción e ingeniería, a saber: urbanizaciones, elevaciones de cimientos, colocación de tuberías de aguas negras, establecimiento de puntos y grados de elevación para nuevas carreteras y caminos, colocación de vías férreas, y la verificación de la elevación de dichas vías una vez completadas las obras de volver a poner el balasto y demás trabajos.

También se utilizan para la colocación de bases para piezas grandes de maquinaria y para establecer la elevación de pilares para puentes. La tolerancia permisible sobre las cúspides de los pilares que sostienen el Puente Ferry Thatcher es solamente de 1/64 milímetros de pulgada, o sea, aproximadamente el espesor que tiene una tarjeta postal.

Las marcas precisas standard que se utilizan en la Zona del Canal para denotar puntos de niveles topográficos son pernos de concreto con piezas de cobre o estaño que miden 18 x 18 x 6 pulgadas que, colocados en la parte central forman el punto utilizado para determinar elevaciones. El perno queda empotrado a una profundidad de 3 pies bajo tierra, con un tubo de 4 pulgadas colocado en la parte central sobre la pieza y que sobresale a unas 18 pulgadas de la tierra.

El tubo en cuestión es de estaño fundido con una proyección que se yergue de la parte central. La diferencia en elevación entre la cúspide de la pieza y la proyección mencionada está medida y se determina la elevación haciendo referencias matemáticas a dicha proyección. Para tomar un cálculo preciso se quita el casquete y se toman las mediciones de la pieza en la parte inferior del tubo.

Otras marcas de puntos topográficos consisten de piezas o rivetes sobre los muros de vertederos, alcantarillas, estribos u otras estructuras sólidas. Tales marcas pueden hallarse en las cimas o fondos de represas, a lo largo de los muelles, caminos y trochas, así como sobre puentes y alcantarillas.

Las primeras marcas de puntos topográficos en la Zona del Canal fueron establecidas a través del Istmo a mediados del año 1908 y se volvieron a verificar durante los años 1924-25 y

(*Pasa a la página 7*)

LA ESTACION SECA

El Verano Fluctuante

NO EXISTE una fecha exacta para el inicio de la estación seca, ni tampoco concluye en un día ni mes dado, a pesar de lo que pudiera uno figurarse.

Se ha dado el caso de que la temporada seca empiece a mediados de noviembre, como en 1926 o ya bien entrado el año siguiente, como en 1956 cuando la estación seca no empezó sino el 1º de febrero. Su duración también varía, pero el promedio—basado en 49 años—es de 4½ meses.

La inestabilidad abarca también el término de la temporada, que en 1919 y 1960 fue a mediados de abril, en tanto que en 1948 se extendió hasta mediando junio. Caso curioso fue el de los años 1957 y 1959 cuando casi no hubo estación lluviosa.

La oficina de hidrografía reconoce el hecho de que no puede precisarse el día que empieza ni aquel en que termina la estación seca en el Istmo, ya que la fluctuación puede ser hasta de 2 a 3 semanas. A falta de una fórmula definida de determinar el inicio de la estación seca, se tomó, por algún tiempo, como base de referencia la época en que las exigencias acuáticas para la operación del Canal excedían el volumen de aguas que fluía al Lago Gatún, pero el sistema fue abandonado como no válido.

Otra manera usada ha sido la de la prueba de 10 días, que consiste en considerar que si por 10 días consecutivos la caída de lluvia en 24 horas no llega a 1 pulgada ha empezado la estación seca.

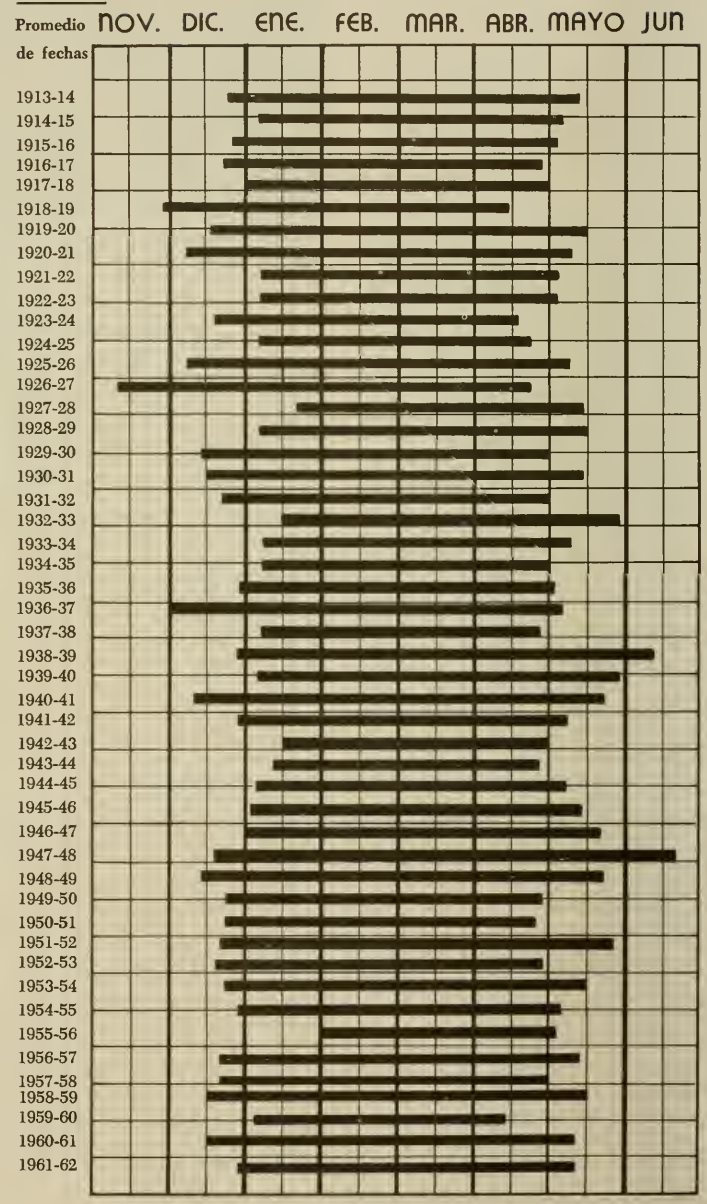
Al presente, empero, hay muchos factores que son tomados en consideración: la dirección y velocidad del viento, tanto a ras de tierra cuanto en niveles altos; las variantes de la humedad; la disminución en agua que mana de la montaña y, naturalmente, la caída de las lluvias.

La preocupación en relación con el inicio de la temporada seca se debe a la necesidad de determinar cuándo poner en marcha las plantas diesel y frenar la estación hidroeléctrica de Gatún para conservar agua para las Esclusas.

En 1959-60 parecía que el verano había empezado a fines de diciembre cuando súbitamente cayeron lluvias torrenciales en Año Nuevo que causaron

(*Pasa a la página 10*)

Duración



MISION INICIADA

FRANK A. BALDWIN reemplaza este mes a Will Arey como Jefe de la Oficina de Información del Canal de Panamá. Hijo del ex-Subcontralor General de Panamá, Floyd H. Baldwin, quien hace unos años se retiró cuando ocupaba el cargo de Auditor General del Canal de Panamá y de la dama panameña doña Lea Azcárraga de Baldwin, el nuevo Jefe de Información nació en el Istmo hace 42 años, es casado con doña Laura García de Paredes de Baldwin y tiene cinco hijos, cuatro hombrecitos y una niñita.

Will Arey, quien dimitió el cargo para aceptar otro con el Gobierno Federal en Washington, D.C., fue Jefe de la Oficina de Información por 9 años. El, su esposa, Louise y su hijo menor de 13 años, John, salieron para los Estados Unidos el pasado diciembre, dejando aquí al mayorcito, William, quien atiende la Escuela Superior de Balboa.

Frank Baldwin ocupó anteriormente el cargo de Jefe de Contabilidad de Equipo en la Contraloría antes de servir como funcionario de Protocolo. Hizo sus estudios primarios en la Zona del Canal y atendió el Primer Ciclo Universitario de Balboa antes de seguir a Lebannon, Tennessee, donde se graduó en la Academia Militar Castle. Se recibió, después, Bachiller en Ciencias, grado comercial, en la Universidad de Kentucky. Durante la II Guerra Mundial ingresó al ejército como soldado raso, obteniendo rango después de cursar estudios en la Escuela de Infantería de Fuerte Benning, Georgia; actualmente tiene el rango de Mayor en la Reserva Activa de los Estados Unidos.

Mr. Arey deja un hondo vacío en el Istmo donde supo ganarse el respeto y estimación de la prensa panameña, prueba de lo cual la constituyen las numerosas expresiones de cariño que recibiera antes de su partida de los sectores informativos todos. El Gobernador Fleming aceptó su renuncia "con hondo pesar."

Antes de venir a Panamá como funcionario de Asuntos Públicos de la Embajada de Estados Unidos, en julio de 1951, Mr. Arey había ocupado igual cargo en Bogotá.

Nacido en Shelby, Carolina del Norte, Mr. Arey se graduó en la Universidad de Carolina del Norte; fue presidente y gerente general de la Cleveland Times Publishing Co., imprenta que publica el *Cleveland Times* en Shelby, de 1941 a 1948, cuando ingresó al Servicio Exterior de su país.

En Panamá presidió la Sociedad de Relaciones Públicas y fue Vicepresidente del Club Rotario, así como miembro fundador de la Asociación Panameño-Norteamericana. También fue miembro de las Juntas de Carnaval de Panamá y de la Zona del Canal y de la Junta Directiva del YMCA de Balboa, de la Asociación Antituberculosa de la Zona del Canal y Junta Educativa Cristiana de la Union Church de Balboa.

Como Jefe de la Oficina de Información, el señor Baldwin está al frente de todas las actividades de relaciones públicas, inclusive la de aconsejar la conducción de las mismas por el Canal de Panamá.

Frank A. Baldwin y familia.

MISION CUMPLIDA

Los esposos Arey con sus hijos, William (de pie) y John, sentado. El can hogareño, Pepe, se coló en la foto.

Marca de Niveles

(*Viene de la página* 5)

1938. Las verificaciones efectuadas suelen revelar descensos en el lecho terrenal o en las obras de concreto. Mientras que algunas de dichas marcas se eliminan para dar lugar a obras de construcción, otras se establecen en puntos cercanos.

Algunas de estas marcas topográficas han quedado "perdidas" al moverse los puntos de referencia del lugar de su ubicación. Durante los últimos años, sin embargo, las autoridades encargadas de las obras de construcción de caminos y la remoción de edificios han avisado con regularidad a la Oficina de Agrimensura sobre la eliminación de señales o edificio alguno que sirviera para los fines aludidos, permitiendo de esa forma el debido resguardo de las marcas topográficas.

La instalación de las marcas topográficas requieren gran labor y mucho más trabajo aún se requiere para poder determinar su elevación precisa. El vandalismo, que ocasiona la pérdida o movimiento de dichas marcas, es una de las preocupaciones mayores por parte de los agrimensores, puesto que cuando una de esas marcas se destruye o se pierde, es necesario volver a repetir la gran labor preliminar de establecer el punto topográfico.

Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
Lyrasis Members and Sloan Foundation

http://www.archive.org/details/panamacanalr1619634pana

Los Prácticos lo son Resolviendo Problemas

Entrando desde el Caribe a dos pasos de un chubasco, el Oswego Defender y otra nave parecen pequeñas en la amplia vía marítima y las Esclusas vecinas.

Pero el buque-cisterna de 745 pies de largo no logró escapar a la lluvia que cae sobre su mole de 30.486 toneladas, mientras se escurre en las Esclusas.

CUANDO UN PRACTICO del Canal dice que le ha tocado un "Stemwinder" (cuerda al extremo) quiere significar que abordará un buque-cisterna de largas dimensiones, con el puente en popa. Nadie sabe a ciencia cierta cuándo ni cómo se le aplicó el apodo a esos mastodontes del mar, pero se sospecha que fuera ocurrencia de algún Práctico que encontró poco práctico dirigir la nave desde un puente de comando tan remoto que era imposible determinar la forma cómo la proa avanzaba hacia las Esclusas.

Cinco o seis años atrás, cuando empezaron a aparecer estos elongados tanqueros, no se sospechaba los problemas que representaría conducirlos a través del Canal, aun cuando barcos más grandes y anchos, como portaviones, por ejemplo, cruzaban el Canal sin mucho contratiempo.

Para solventar el problema técnico surgido, fue preciso que se colocasen casetas especiales a ambos lados de la nave, babor y estribor, cercanas a la proa ya que era imposible, que un Práctico pudiese dirigir la enorme mole de acero desde la popa, ni aun con la asistencia de un subalterno en proa, ya que éste no podría vigilar ambos lados a la vez.

Esas casetas removibles están hechas de tubos de aluminio con una plataforma para el Práctico y una tolda de lona para guarecerlo de las inclemencias del tiempo; son fáciles de levantar y remover.

En el caso del *Oswego Defender*, ya las tenía levantadas y en su lugar al arrimarse al Canal a fin de facilitar el manejo de sus 745 pies de eslora su baos de 101 y sus 30,486 toneladas brutas.

La embarcación había sido transformada—desde su último tránsito por el Canal—de un carguero de minerales a un buque-cisterna para transporte de petróleo; ello hizo necesario un nuevo arqueo que arrojó 25,059 toneladas "del Canal," que es la cifra sobre la cual paga el peaje.

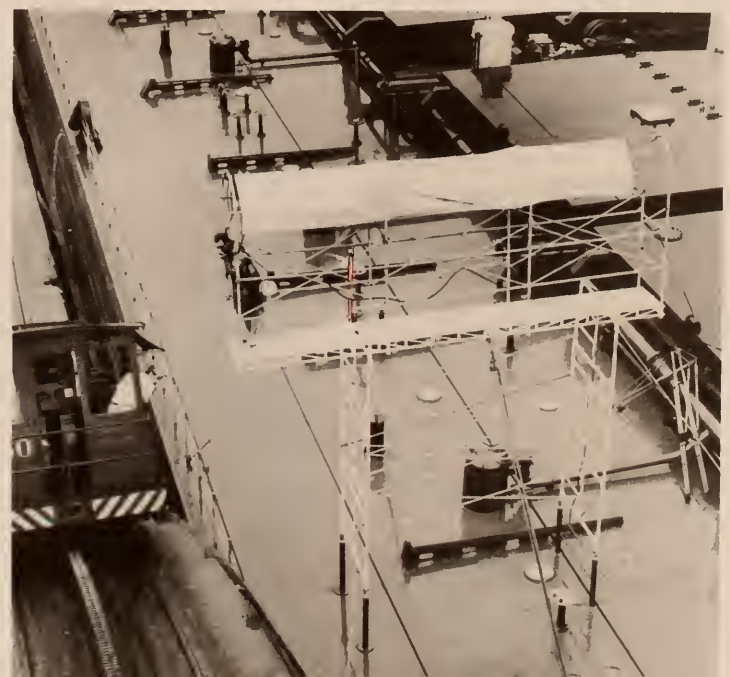
Los armadores del *Oswego Defender*—de matrícula libanesa—son la Oswego Ore Carriers, Ltd., de Monrovia y sus agentes locales Wilford & McKay, Inc. La nave es operada por la Marine Transport Lines, Inc. y procedía de Las Piedras, Venezuela, donde cargó 35,361 toneladas de aceite crudo y diesel. Su tripulación—española toda—es de 46, inclusive el Capitán C. Moragues, quien realizaba su primer tránsito por el Canal de Panamá.

Cinco Prácticos abordaron la nave, comandados por el Capitán R. W. Rubelli quien se retiraría unas semanas más tarde, después de 18 años de servicio.

Mientras tanto en las Esclusas de Gatún donde 600 hombres y una mujer trabajan por turnos las 24 horas del día, se aprestaban a recibir al tanquero, alistando las 12 "mulas" que serían requeridas.

Al ganar la primera cámara, caía una llovizna que obligó a los Prácticos asistentes a ponerse sus impermeables, mientras atistaban desde sus respectivas casetas. El *Oswego Defender* llenaba tan cabalmente la anchura de la esclusa que no habría sido difícil para un hombre en tierra pasar esta revista a otro abordo con solo extender el brazo. Con todo y sus dimensiones, el tanquero llevó solo 9 horas y 23 minutos en el tránsito del Canal y 17 días más tarde descargaba en Yokohama, Japón.

Semejante a la Caseta de los Comisarios del hipódromo se levanta esta plataforma abordo de aquellas naves que lo requieren para que los Prácticos del Canal puedan conducirlas más fácilmente por las Esclusas.



El enorme tanquero parece parte de las Esclusas.

Dirigiendo los múltiples detalles de la elevación del Oswego Defender aparece el Ingeniero de Esclusas Richard J. Danielson, quien funge de Superintendente interino de las Esclusas.

El Superintendente del Control de Tránsito Marítimo, Martin Sawyer (derecha), asignó el noveno lugar al barco cuando éste llegó a Cristóbal, notificando a Gatún que estaba cargado de petróleo y requeriría 12 "mulas." . . . El Operador de la Torre de Control, Joseph Elliot, hace girar la manivela que cierra las compuertas y anega la cámara.

Alvin H. Hassock, derecha, oficinista del Superintendente de Operaciones y Clifford B. Bellamy, al fondo, Operador de Teletipo, mantienen vigilancia sobre cuanto ocurre.

División de Navegación

tiene nuevo timonel

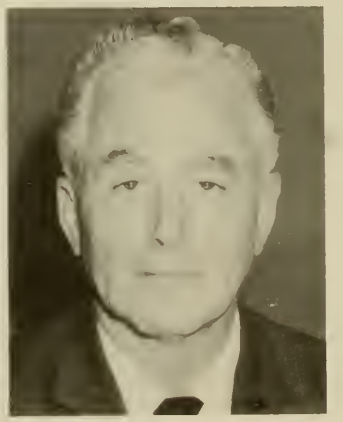
EL CAPITAN **Eli D. Ring**, de la Armada norteamericana, ha sido nombrado jefe de la División de Navegación, Capitán del Puerto de Balboa y Presidente de la Junta Local de Inspectores en reemplazo del Capitán **Claude S. Farmer**, de la Armada de Estados Unidos, quien terminó el mes pasado su asignación de 3 años de servicio en el Canal de Panamá y regresó a Charleston, Carolina del Sur, donde el Sexto Distrito Naval le asignará otras funciones. El Capitán **Ernest B. Rainier**, quien era principal ayudante de la Capitanía del Puerto, pasó a ocupar interinamente el cargo de Capitán del Puerto de Cristóbal y miembro de la Junta Local de Inspectores.

El Capitán Ring vino al Istmo como Capitán del Puerto de Cristóbal y miembro de la Junta Local de Inspectores en enero de 1962. Oficial de la Armada desde 1941, es veterano de la II Guerra Mundial, habiendo servido en el teatro de operaciones del Atlántico y del Pacífico. Antes de venir al Istmo estaba al comando de la División 162 de Destructores.

Residente de Noble, Illinois, el Capitán Ring estudió en la Universidad Estatal de ese Estado e ingresó a la Armada en 1940, completando el curso de entrenamiento para oficiales en la Universidad del Noroeste. Cuando se recibió de oficial prestó servicios en el despacho del Jefe de Operaciones Navales, en Washington, D.C.

El Capitán Rainier, por su parte, fue durante 15 años Práctico del Canal, siendo ascendido a Ayudante Capitán del Puerto de Cristóbal en 1955. Nativo de Mathews County, Virginia, se hizo a la mar al graduarse en la Escuela Superior, conquistando ascensos hasta obtener el título de Capitán después de 12 años de servicio con la Compañía de Vapores Colombiana.

Cuando la empresa fue vendida en 1938, Rainier pasó a la Panama Line como Segundo Oficial del *Cristóbal;* más tarde fue promovido a Primer Oficial y luego a Capitán, ingresando, en agosto de 1939, al servicio del Canal de Panamá como Práctico. Tiene el grado de Comandante en la Reserva Naval, a la que pertenece desde 1931.



Capt. Ernest B. Rainier

Capt. Claude S. Farmer

Rainier asistió a dos escuelas navales y tres técnicas entre 1926 y 1930, perfeccionándose en asuntos de navegación y marina; guarda un grato recuerdo de su servicio como capitán de buques colombianos de pasajeros; ha arriesgado su vida en distintas ocasiones: una para salvar la de un marinero herido y otra a un capitán de una nave mercante que cayó en la bahía de Cristóbal.

Entusiasta de la pelota, fue Presidente del equipo de Colón y de la antigua Liga de la Zona en 1947.

El Capitán Farmer recibió de manos del Gobernador Robert J. Fleming, Jr., antes de partir, la Medalla de Encomio del Ejército, en reconocimiento a sus excelentes servicios, así como un pergamino en que se destaca el éxito que tuvo en manejar el volumen de tránsito marítimo más alto de todos los tiempos con el menor índice de accidentes de que haya historia en el Canal.

Capt. Eli D. Ring

El Capitán Farmer, nacido en Chattanooga, Tennessee, se graduó en la Academia Naval de Annapolis en 1938. Durante la pasada guerra, comandó un caza-submarinos con base en Trinidad y Curazao y un destructor de escolta en el Atlántico y luego en el Pacífico, inclusive Pearl Harbor.

Terminada la guerra asistió a la Escuela Naval General de Newport, Rhode Island, y después fue Oficial Ejecutivo en la Escuela de Guerra de Minas en Yorkstown, Virginia. Antes de venir al Istmo en 1959 comandaba la Escuadrilla de Minas Nº 8.

El Verano Fluctuante

(*Viene de la página 6*)

condiciones de inundación y desborde en el Río Chagres.

Y en 1959 se pensó que había terminado el verano a mediados de mayo cuando la precipitación de aguas estuvo bajo lo normal hasta octubre, que fue el vigésimo mes consecutivo en que se observaron esas condiciones. Y esto aconteció después de que la estación 1956-57 se reveló como una de las más secas de que haya historia.

Solo la sobrepasó el verano de 1947-48 que duró 6 meses. El más corto fue en 1956, escasamente arriba de 3 meses.

Como curiosidad estadística tenemos que 2 veranos empezaron en noviembre, 28 en diciembre, 18 en enero y 1 en febrero. Diecisiete han concluido en abril, 30 en mayo y 2 en junio.

al amanecer, el puente se da un baño de sol . . .

$200 MIL AL AÑO

CUESTA MANTENIMIENTO DEL NUEVO PUENTE

LA SOLIDEZ DEL PUENTE Ferry Thatcher es tal que resiste ventarrones mucho más fuertes que los que jamás se hayan registrado en el Istmo.

Su tipo de construcción—combinación de vigas voladizas amarradas al arco—es de tal naturaleza que no presenta serios problemas de "oscilación" como acontece con puentes colgantes.

El puente sobre el Canal está edificado en forma a resistir ventarrones hasta de 70 millas por hora; los más potentes jamás registrados en el Istmo (en 1943) alcanzaron 56 millas por hora.

El Golden Gate Bridge, de San Francisco, por ejemplo, oscila varios pies cuando es azotado por fuertes vientos. Su tramo mayor es de 4,200 pies.

Como $200,000 al año cuesta el mantenimiento del Puente Ferry Thatcher, edificado a un costo de 20 millones e inaugurado el 12 de octubre pasado.

La suma exacta no ha sido aun determinada porque no se ha llegado a decisiones finales en algunos puntos. Por de pronto, una cuadrilla permanente de 13 personas se estima como mínimo para la labor de mantenimiento.

Sólo la pintura ya representa un gasto considerable. La pintura original del Puente que Une las Américas consumió 15,000 galones en pintura básica y la final. Todavía no se ha decidido si se mantendrá un trabajo contínuo de retoque o se empleará una cuadrilla completa de pintores para repintar todo el puente cada tantos años, según se hiciere necesario, dependiendo ello de los efectos climatológicos que el calor, la humedad y el aire salubre tuvieren sobre la obra.

La cuadrilla experimental de 13 hombres comprende un capataz a cargo de 4 pintores, 4 trabajadores en acero estructural y 4 asistentes; posiblemente se haga necesario aumentarla, pero se descarta la posibilidad de que sea reducida.

Con relación al itinerario de inspecciones del nuevo puente aún está considerado.

¿Quién dijo miedo? Lo desconocen estos obreros. . . .

Ni la altura ni el tiempo arredran a estos pintores.

Paul M. Runnestrand

MULTIFACETICO DESPACHO

Y el Hombre que lo Dirige

UN CAMBIO RADICAL se ha registrado durante los últimos meses en la estructura administrativa del despacho del Secretario Ejecutivo, cuyas actividades desde que asumió sus funciones el Gobernador Robert J. Fleming, Jr., han sufrido una transformación que amerita detallarse, al menos en sus aspectos más sobresalientes.

Al frente de ese centro vital de la vida administrativa del Canal de Panamá y del Gobierno de la Zona del Canal, se encuentra el jurisconsulto Paul M. Runnestrand que es la cuarta persona que ocupa el cargo de Secretario Ejecutivo, reemplazando en esa destacada posición al señor E. C. Lombard.

Nacido en Litchfield, Minnesota, Runnestrand se graduó en Derecho en la Universidad de ese Estado en 1938 e ingresó a la organización del Canal de Panamá en 1941, dejando para ello el cargo que ocupaba a la sazón como miembro de la dirección Legal de la West Publishing Co., de St. Paul, Minnesota. Hasta el año de 1948, Runnestrand desempeñó las funciones de Abogado Asociado en la Oficina de Asesoramiento Jurídico y en ese año fue ascendido a Sub-Asesor Jurídico, posición que ocupó hasta agosto de 1953 cuando fue transferido a Washington, D.C., en calidad de Abogado y Ayudante del Secretario del Canal de Panamá. Regresó al Istmo en octubre de 1955 como Ayudante Especial del entonces Gobernador J. S. Seybold.

En abril de 1956, después de 15 años consecutivos de servicio con la organización del Canal, el señor Runnestrand fue ascendido a Secretario Ejecutivo, reteniendo, empero, el título y cargo de Ayudante Ejecutivo del Presidente-Gobernador.

El Secretario Ejecutivo es el principal asesor y oficial de enlace y representante oficial autorizado del Despacho del Gobernador en todo cuanto concierna a las normas a seguir con relación al Gobierno de Panamá, la Embajada de los Estados Unidos, otras Misiones Diplomáticas y consulares, e intereses comerciales y no-comerciales, tanto en la República de Panamá cuanto en la Zona del Canal, inclusive los de orden religioso, benéfico, caritativo, educativo, recreativo, científico, fraternidades y organizaciones sociales, excluyéndose los Consejos Cívicos y los sindicatos obreros.

Compete al Secretario Ejecutivo, así mismo, supervigilar normas y procedimientos relativos a la elegibilidad de individuos u organizaciones para ejercer actividades mercantiles en la Zona del Canal, o efectuar allí compras así como para residir o radicarse en la Zona. Representa, también, al Despacho del Gobernador en asuntos normativos concernientes a las leyes que rigen sobre corporaciones extranjeras, inclusive las compañías de seguros y la ley sobre venta de valores.

Además de sus otras atribuciones, el Secretario Ejecutivo atiende funciones consulares y similares con sujeción a lo prescrito por la ley inclusive la expedición de visas de inmigración y, es el Custodio del Sello del Gobierno de la Zona del Canal. Le compete, igualmente, proveer de dirección administrativa a los Juzgados de Balboa y de Cristóbal.

Sumadas a esas graves responsabilidades, el señor Runnestrand carga, también con las de Ayudante Ejecutivo del Presidente del Canal de Panamá, capacidad en la cual cúmplele desempeñar cualesquiera funciones especiales que le asigne el Presidente de la empresa. Según el caso, toma acción directa; asesora y participa en la formulación de pautas a seguir; actúa como oficial de enlace o representante ejecutivo en la coordinación o supervigilancia de asuntos administrativos y de normas. Bajo instrucciones del Presidente le toca iniciar, coordinar y revisar programas, informes, correspondencia, y otras tareas que envuelvan la presentación de información a comisiones o miembros del Congreso, la Junta Directiva y otras entidades en asuntos que requieran la atención del Despacho presidencial.

La formación académica del señor Runnestrand lo capacita particularmente para el desempeño de sus multifacéticas funciones. Miembro del Foro de la Corte Suprema de Minnesota, de la Corte Distritorial de la Zona del Canal, de la Corte de Apelaciones de los Estados Unidos, Quinto Circuito, Nueva Orleans, y de la Corte Suprema de los Estados Unidos, Paul M. Runnestrand tiene una sólida preparación jurídica y gran experiencia administrativa como ejecutivo.

Las oficinas del Secretario Ejecutivo, situadas en el segundo alto del edificio de Administración, en Balboa Heights, cuenta con un personal idóneo que sirve igualmente como secretariado del Despacho del Gobernador. Las responsabilidades de ese personal incluyen la supervigilancia de procedimientos administrativos entre el Despacho del Gobernador y otras dependencias, así como supervigilar, en lo general, a la Sección Administrativa y asegurar la observancia, dentro de la organización-dual, de los reglamentos, órdenes e indicaciones referentes a prácticas administrativas.

En la ejecución de tan variadas actividades, el Sr. Runnestrand cuenta con la colaboración del Ayudante Administrativo, F. G. Dunsmoor, quien actúa también como Subsecretario Ejecutivo y está autorizado—entre otras cosas—para el desempeño de las atribuciones de "Funcionario Consular," así como para dar fe, en representación del Secretario Ejecutivo, de actos que se registraren bajo el Sello del Gobierno de la Zona del Canal.

Otros miembros de la plana mayor del Despacho son: J. Patrick Conley, Ayudante del Secretario-Ejecutivo; Robert S. Jeffrey, Ayudante Administrativo del Despacho; un Oficial del Protocolo; Sylvester D. Callender, (panameño) Coordinador de Relaciones de las Comunidades Latinoamericanas; y Walter M. Mikulich, Funcionario Encargado de Servicios Especiales, competentes y acuciosos funcionarios que contribuyen, con sus conocimientos y diligencia, a la mejor marcha de tan vital rama de la complicada maquinaria administrativa del Canal de Panamá y el Gobierno de la Zona del Canal.

ANIVERSARIOS

(Basándose sobre total de Servicio Civil)

40

DIRECCION DE MARINA

M. B. J. Aguilar
Lubricador (Planta de Equipo Flotante)

30

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Louis Cox
Capataz de Mantenimiento (Líneas de Transmisión)
Earl O. Dailey
Sub-Jefe Ingeniero Eléctrico
Adriano Botello
Marinero
Pedro Fernández
Oficinista (Ordenes de Trabajo)

DIRECCION DE MARINA

Howard L. Sampsell
Primer Capataz, Caseta de Control de las Esclusas
Arturo E. Agard
Despachador de Lanchas Motoras

DIRECCION DE PERSONAL

Nathan Flockner
Ayudante Administrativo

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Mabel Collins
Empaquetadora
Petronella Osborne
Oficinista

20

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Karl D. Glass
Técnico de Policía
Lyle B. Morau
Sargento de Policía
Fred E. Mounts
Policía Raso
Ethlin L. Fawcett
Maestra de Escuela Primaria, Escuelas Latinoamericanas
Elouise Garnes
Maestra de Escuela Primaria, Escuelas Latinoamericanas
Luke C. Palumbo
Maestra de Escuelas Primaria y Secundaria
Mary B. Turbyfill
Maestra de Escuelas Primaria y Secundaria

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Angel Franco
Bombero (Planta Flotante)
Allan L. Bodden
Lubricador
Nicolás Ortiz
Cuidador de Calderas
Leonard E. Case
Mecánico Tornero (Náutica)
Ricardo Rodríguez
Marinero
Gladstone S. Fowles
Mecanógrafo
Marco T. Molinares
Capataz de Jornaleros (Pesado)
Teófilo Urriola
Operario de Montacargas (Desperdicios)
Máximo Cabezas
Ayudante de Topografía
Emilio Mayorga
Carpintero
Juan Aguilar
Jornalero (Pesado)

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Ruth R. Beck
Oficinista
Louis Fink
Veterinario, Salud Pública
Mildred R. Largent
Enfermera (Medicina General y Cirugía)
Herbert W. Dena
Mozo de Oficio (Hospital)
Mauricio Rivas
Mensajero
Manuel de J. Cortés
Cocinero
Martín Reyes
Verificador (Lavandería)
Jorge Martínez
Exterminador
Emigdio Carvajal
Auxiliar de Enfermera (Medicina General y Cirugía)
Angel Lino
Encargado de Existencias
Roland J. Jarvis
Auxiliar de Enfermera (Medicina General y Cirugía)
Alfonso A. Moore
Auxiliar de Enfermera (Sala de Operaciones)

DIRECCION DE MARINA

Juan B. Cianca
Pasabarco
Clarence Cadogan
Conductor de Automóviles
Joseph A. Janko
Sub-Jefe de Guardia
James H. Hagan
Capataz General (Operaciones de Atraque y Desatraque)
Roy Savage
Pasabarco
James M. Snell
Cubridor y Aislador de Tuberías
Conrado E. Pimienta
Pulidor de Cemento, Limitado
Thomas A. Hull
Carpintero de Mantenimiento
Frank R. Costanzo
Operario de Locomotora de Remolque
Antonio Vallejo
Ayudante Operario de Esclusas
Herbert V. Hutchison
Contramaestre de Pasabarcos
John E. Hotz
Sub-Jefe Guardia
Manuel Fuentes
Encargado de Mantenimiento (Sogas y Cables de Acero)
Cyril Holt
Marinero
Clifford O. Blake
Encargado de Mantenimiento
Antonio Jiménez
Ayudante Operario de Esclusas

CONTRALORIA

Juan A. Cedeño
Sub-Jefe Operario de Máquina de Contabilidad

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Cordelia E. Smart
Vendedora (Jefe de Sección)
Rupert Hylton
Cocinero
Middle M. Morrison
Jornalero (Aseador)
José J. Niño
Fabricante de Helados
W. J. Sinclair
Panadero
Cayetano Hernández
Jornalero (Aseador)
Lolita Wade
Mecanógrafa
Amilia J. Pinder
Cajera (Servicio de Comidas)
Clifford E. Thomas
Encargado de Gancho de Grúa
Josephine Chales
Vendedora (Jefe de Sección)
Alejandro Martínez
Trabajador de Cementerio
Marcos Avila
Capataz de Jornaleros (Aseador)
José D. Altamar
Recolector de Basura
Bertene E. Smith
Trabajador de la Sección de Comestibles
Luisa B. Seyrus
Cajera de Almacén
Victoria C. de Rojas
Mecanógrafa

DE TRANSPORTES Y DIRECCION TERMINALES

Cristóbal A. Buddle
Guardia
Manuel Salvador
Ayudante de Despacho de Combustibles Líquidos (Muelles)
Percival A. Samuels
Apuntador de Tiempo (Mecanografía)
Kenneth A. Thompson
Capataz de Mecánico Tornero (Automotriz)
Hugh H. Harrison
Carpintero de Mantenimiento
Merline B. Yocum
Sub-Jefe Oficinista (Carga)
José M. Testa
Jornalero
Percival Griffith
Encargado de Existencias

ASCENSOS Y TRASLADOS

Del 5 de Noviembre al 5 de Diciembre

EMPLEADOS que han sido ascendidos o trasladados entre las fechas del 5 de noviembre al 5 de diciembre aparecen en la lista a continuación. Ascensos dentro del mismo grado o reclasificaciones no aparecen:

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Peter J. Barr, de Guardia, División de Esclusas, a Inspector de Protección Contra Incendio, División de Bomberos.

División de Policía

Braxton W. Treadwell, de Sargento de Policía, a Teniente de Policía.

John F. Gilbert, Jr., de Policía Raso, a Sargento de Policía.

División de Escuelas

Martha M. Browder, Mary E. Ellwood, de Maestra Substituta, a Maestra de Escuela Primaria y Secundaria.

Betty M. Martin, de Maestra Substituta, a Maestra-Bibliotecaria.

Era L. Greene, de Maestra Substituta y Maestra Visitadora, a Ayudante de Maestra de Jardín Infantil.

Florence G. Cobham, de Maestra Substituta, a Maestra de Escuela Primaria, Escuelas Latinoamericanas.

Hartford Livingston, de Jornalero (Aseador), a Jornalero (Pesado).

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Frank K. Lerchen, Jefe Ingeniero de Mantenimiento (Ingeniero de Mantenimiento), a Jefe Ingeniero General (Diseño).

División de Electricidad

Kazimierz Bazán, de Electricista, a Operario Principal (Planta Generadora).

Ernest M. Reinhold, Jr., de Reparador de Central Telefónica, a Primer Capataz, Reparador de Central Telefónica.

John J. McLaughlin, de Mecánico Tornero (Náutico), División Industrial, a Ingeniero de Turno (Mecánico).

Thomas W. Petersen, de Empalmador de Cables, a Capataz de Electricista (Guardalíneas).

William W. Good, de Encargado de Ventanilla, División Postal, a Mecánico de Radio.

Florencio J. Guerrero, de Encargado de Mantenimiento, a Operario de Lancha Motora.

División de Dragas

Arnold S. Hudgins, de Electricista, Remolcador, Salvamento, a Primer Capataz Electricista.

Harry J. Harrison, de 2º Oficial, Draga de Cangilones, a Encargado de Palanca, Draga de Cangilones .

Julius Cheney, de Capataz Electricista (Guardalíneas), a Electricista, Remolcador, Salvamento.

Lefard A. Bennett, de Marinero, a Operario de Lancha Motora.

Clifford H. Standard, de Bombero (Planta Flotante) a Encargado de Calderas (Planta Flotante).

Leland Truick, de Encargado de Mostrador, División de Abastos, a Mensajero.

División de Mantenimiento

Carl J. Browne, de Jefe Ingeniero de Mantenimiento, a Jefe Ingeniero de Mantenimiento (Ingeniero de Mantenimiento).

Howard W. Osborn, de Ingeniero de Mantenimiento, a Jefe Ingeniero de Sanidad (Jefe, Ramo de Acueductos y Laboratorios).

Alexander C. McCatty, Joseph C. Stair, de Encargado de Mantenimiento, a Carpintero.

Diego Sierra, de Ayudante Carpintero, División Industrial, a Carpintero.

Victoriano Almengor, de Trabajador de Cemento o Asfalto, a Pulidor de Cemento.

Andrés Díaz, de Ayudante Mecánico de Refrigeración y Acondicionamiento de Aire, a Lubricador.

DIRECCION DE SALUBRIDAD

María L. Keller, de Enfermera (Medicina General y Cirugía), Hospital Gorgas, a Enfermera de Salud Pública, División de Medicina Preventiva y Cuarentena.

Horace Reid, de Oficinista, División Industrial, a Mecanógrafo, División de Medicina Preventiva y Cuarentena.

Eduardo V. Lindsay, de Jornalero (Aseador), División de Terminales, a Auxiliar de Enfermera (Psiquiatría), Hospital de Corozal.

Hospital Gorgas

Dr. Francis X. Schloeder, Jr., de Médico (Medicina General y Cirugía) a Médico (Medicina Interna General).

Helen S. Plumer, de Oficinista (Registro del Inventario), a oficinista, (Abastos Médicos Generales).

Wanda L. Boriotti, de Enfermera, a Enfermera (Medicina General y Cirugía).

Cecile G. Didier, de Mecanógrafa a Oficinista (Abastos Médicos Generales).

Louis E. Sprauve, de Auxiliar de Enfermera (Psiquiatría) Hospital de Corozal, a Técnico Médico General.

Hospital de Coco Solo

Alberto J. Howell, de Mozo de Oficio (Hospital), a Oficinista Guardalmacén.

Cyril E. Hewitt, de Encargado de Mostrador, División de Abastos, a Mozo de Oficio, Servicio de Comidas.

DIRECCION DE MARINA

División de Navegación

Emley M. Henter, Estenógrafa de la División de Policía.

Heliodoro C. Thachar, de Jornalero (Aseador), a Marinero.

Vincent Blackman, Jornalero (Pesado) de la División de Escuelas.

División Industrial

Jean G. Dockery, de Mecanógrafa, a Estenógrafa.

M. Lucille Behre, de Oficinista (Registro del Inventario), a Oficinista Encargada de Cuentas Corrientes.

Ernest V. Baptiste, de Almacenero, a Oficinista (Registro del Inventario).

Leonard A. Shirley, de Mensajero, Ramo de Administración, a Oficinista.

Wendell H. Reid, de Jornalero (Aseador), División de Esclusas, a Ayudante Mecánico Tornero.

División de Esclusas

Gilbert H. Davis, de Capataz Operario de Esclusas (Trabajador-Soldador de Acero), a Primer Capataz Operario de Esclusas (Trabajador-Soldador de Acero).

Joseph M. Bateman, Teddy A. Martí, de Operario de Esclusas (Mecánico Tornero), a Capataz Operario de Esclusas (Mecánico Tornero).

Elbert L. Hughes, de Encargado de Palanca, Draga de Cangilones, División de Dragas, a Operario de Esclusas (Máquinaria Portátil y Levadiza).

Howard M. Armistead, de Embobinador (Inducido), División de Electricidad, a Electricista.

George K. Hudgins, Jr., Marion E. Taake, de Guardia, a Operario de Locomotora de Remolque.

William H. Peart, de Ayudante Operario de Esclusas, a Carpintero de Mantenimiento.

Santiago Evans, de Manipulador de Cables, a Carpintero de Mantenimiento.

Alphonso L. Brandford, de Almacenero, División de Abastos, a Encargado de Cuarto de Herramientas.

Alfredo Graham, de Manipulador de Cabos, a Botero.

Manuel Linán, Luis E. Rodríguez, de Manipulador de Cabos, a Ayudante Operario de Esclusas.

Víctor E. Waite, de Mozo de Oficio, División de Abastos, a Manipulador de Cabos.

CONTRALORIA

Ferne E. Levee, de Mecanógrafa, a Examinadora de Reclamos Generales, Auditoría General.

Ashton Brooks, Jesús N. Barahona, Paul D. Vergara, Arnoldo A. Young, de Operario de Máquinas de Oficina, a Operario de Máquina de Contabilidad.

Maenner B. Huff, de Analista de Sistemas de Computadora Digital, a Jefe Contador de Sistemas.

Julián M. Montain, de Contador de Sistemas, a Jefe Contador de Sistemas.

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

División de Abastos

Donald C. Pierpoint, de Jefe de Sección, Centro de Servicios Comunales, a Gerente, Centro de Servicios Comunales.

Olianda A. de Alvarado, de Oficinista Encargada de Cuentas Corrientes, a Oficinista, Contabilidad.

Sidney O. Ford, de Almacenero, a Oficinista Guardalmacén.

Myrtle S. Anglin, de Cajera (Almacén) a Oficinista.

Roy Waterman, de Almacenero, a Operario de Montacargas (Cuarto Frío).

Levy Beckford, de Vendedor, a Vendedor, (Jefe de Sección).

Ronald G. Bushell, de Mozo de Oficio, a Capataz de Jornaleros.

Alfonso Elliott, de Mozo de Oficio, a Oficinista.

Robinson Caraquitos, Harold G. Fergus, de Mozo de Oficio, a Encargado de Mostrador.

Roberto M. Hall, de Mozo de Paquetes, a Mozo de Oficio.

Alfred D. Jackman, de Mozo de Paquetes, a Jornalero (Pesado).

Gwendolyn Oddman, de Moza (Servicio de Comidas al Carro), a Encargada de Mostrador.

Herman Johnson, Henry H. Phillips, de Acomodador de Bolos, a Mozo de Oficio y Acomodador de Bolos.

Nicolás D. Bishop, Noel A. Jones, de Acomodador de Bolos a Mozo de Oficio.

DIRECCION DE SERVICIOS COMUNALES

Richard S. Brogie, de Ayudante Contador, a Ayudante Proyectos de Urbanización (Sub-Gerente de la Oficina Encargada de Viviendas, Cristóbal).

Mariela G. Quirós, de Mecanógrafa, División de Terminales, a Estenógrafa.

Serapio De Los Ríos, Victoriano Ortega, José Santamaría, de Jornalero, a Operario de Equipo de Mantenimiento de Predios.

Francisco Barrios, Juan Gómez, de Trabajador de Muelles, División de Terminales, a Jornalero.

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

Ricardo M. Martínez, de Conductor de Camión, División de Abastos, a Conductor, División de Transporte.

División de Terminales

Helen L. Meisinger, de Ayudante, Reclamos de Carga, a Jefe Técnico de Contabilidad.

Elbert F. Ridge, de Despachador Subalterno de Combustibles Líquidos (Muelles) a Despachador de Combustibles Líquidos.

Arnaldo H. Davis, Ramón S. Pinto, de Manipulador de Cabos, a Capataz Manipulador de Cabos.

Juan De León, Arquimedes Mosquera, Julio Osorio, Tereso Pérez, Alejandro Romero, de Trabajador de Muelle a Estibador.

Cromwell A. Panton, Bertram O. Bryce, de Manipulador de Cabos de la División de Esclusas.

Elvan W. Lim, de Manipulador de Cabos, a Encargado del Abastecimiento de Agua a Buques.

Onofre Coronado, de Guardavías de Ferrocarril, a Ayudante de Despacho de Combustibles Líquidos (Muelle).

Alfred Davison, de Mozo de Oficio, División de Abastos, a Marcador de Carga.

Alphonso Bell, de Mensajero a Oficinista.

Pablo Galván, de Jornalero (Pesado) División de Esclusas, a Trabajador de Muelle.

División de Ferrocarril

George J. Herring, de Conductor Patio y Vía Férrea, a Encargado de Patio de Ferrocarril.

José M. Testa, de Jornalero, a Jornalero (Pesado).

SIGUEN a continuación ascensos en que no ha variado el título de la posición:

Chester E. Pearson, de Funcionario Administrativo, Hospital (Sub-Director del Hospital Gorgas).

Fredrick J. Wainio, de Funcionario Servicios Administrativos, División de Terminales.

George H. Logan, Técnico de Administración.

JUBILACIONES

A CONTINUACION aparecen los empleados que se jubilaron durante el mes de noviembre seguidos del título de la posición que ocupaban al momento de jubilarse y sus años de servicio con la empresa del Canal:

Darnley Barrow, estibador, División de Terminales; 33 años, 2 meses, 3 días.

Robert A. Berry, mecánico tornero, División de Esclusas; 15 años, 1 mes, 25 días.

Eileen G. Brady, enfermera jefe, psiquiatría, Hospital de Corozal; 18 años, 4 meses, 17 días.

Santo V. Casella, operario de locomotora de remolque, División de Esclusas; 21 años, 28 días.

Samuel T. Crichlow, carpintero, División de Mantenimiento; 31 años, 1 mes, 7 días.

James C. Garth, oficinista (carga), División de Terminales; 26 años, 8 días.

Melba M. Heintz, oficinista (contabilidad), División de Abastos; 17 años, 6 meses, 7 días.

Martín G. Herrera, operario de rampa, División de Navegación; 35 años, 11 meses, 15 días.

James B. Ricketts, marinero, División de Navegación; 34 años, 7 meses, 23 días.

Reyes Rodrguez, ayudante de topografía, División de Ingeniería; 34 años, 10 meses, 26 días.

Harry H. Stultz, marinero, División de Navegación; 25 años, 2 meses, 9 días.

Kenneth W. Vinton, Instructor de Ciencias Naturales, Division de Escuelas; 31 años, 11 meses, 16 días.

Alexander Weir, ayudante operario de esclusas, División de Esclusas; 49 años, 1 mes, 7 días.

Donald S. Hounschell, Ayudante Tecnólogo, Fabricación de Productos Lácteos, División de Abastos.

Harry A. Carlson, Thomas P. Belford, Inspector de Construcciones (General), División de Contratos e Inspecciones.

Bárbara D. Peterson, Estenógrafa, Auditoría General.

Constance C. Nelson, Estenógrafa, División de Navegación.

Patricia M. Flores, Estenógrafa, División Industrial.

Efraín I. Herrera, Oficinista, Sección de Nóminas, División de Contabilidad.

Emilio H. Archer, Oficinista, División de Navegación.

María A. C. De Horna, Oficinista, Encargada de Inventario.

James A. Dowlin, William H. Lovell, Operario de Máquina de Contabilidad, División de Contabilidad.

Ruby M. Jones, Vendedora, División de Abastos.

Hugh L. Reid, Oficinista, División Industrial.

Millones de Horas

MILLONES de millones de horas de trabajo hicieron posible la construcción del Canal de Panamá; millones más requiere su mantenimiento.

Cuatro siglos antes de que los Estados Unidos acometiese la grandiosa obra, la idea de su realización ya venía preocupando a la humanidad.

El fallido intento del canal francés consumió 400 millones de hombres-horas; los Estados Unidos emplearon 750 millones de hombres-horas antes de lograr poner el canal interoceánico en servicio el 15 de agosto de 1914. Desde su apertura se han empleado 1½ billones de horas-hombre de trabajo en la operación del Canal, su mantenimiento y mejoramiento.

ACCIDENTES

OCURRIDOS ESTE MES Y DURANTE ESTE AÑO

NOVIEMBRE

	CASOS DE PRIMEROS AUXILIOS		INCAPACITADOS		DIAS PERDIDOS POR INCAPACIDAD	
	'62	'61	'62	'61	'62	'61
Todas los unidades	246	239	15	16	499	285
Durante el presente año	3612	3288(699)	118	127(4)	9985	18823(95)

( ) Total incluye lesiones ocurridas en trabajos de mantenimiento de Esclusas.

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08545 6142

NAVEGACION

Agente Naviero se Retira

DESPUES DE 37 años de servicio se retirará este mes el señor Ernest S. Baker, gerente de la Norton, Lilly & Co., en Balboa y decano de los agentes de empresas marítimas en la Zona del Canal.

El señor Baker, quien trabaja con Norton Lilly desde 1925, se radicará en Panamá con su esposa, ex-maestra de la División de Escuelas de la Zona del Canal.

Joseph Noonan, actual gerente de la compañía en Cristóbal y quien también lleva muchos años de servicio con la misma empresa, reemplazará a Baker como Gerente de Norton, Lilly en el Istmo. La oficina en Balboa estará jefaturada por Colin Lawson, antiguo sub-gerente de C. B. Fenton & Co.

Lloyd Alberga ha sido nombrado sub-gerente en Cristóbal y Archibald Irvine, ex-ingeniero jefe del buque-cable *All America*, será el funcionario de abordaje de la Norton, Lilly en Cristóbal.

16 Travesías

AHORA HACIA EL NORTE; ahora hacia el Sur, el tanquero *Gulfoba* de la Gulf Petroleum, S.A., atraviesa el Canal con pasmosa frecuencia, casi que en un parpadear. En el mes de noviembre, que empezó a transportar 6,000 barriles de petróleo de la Refinería Panamá cada viaje de Atlántico a Pacífico, el *Gulfoba* transitó la vía interoceánica 16 veces; cuando en el Pacífico atraca siempre en el Muelle 4 de Balboa.

Los operadores de las Esclusas están tan familiarizados con la tripulación del petrolero que ya parecen parientes.

Comanda el buque-cisterna el Capitán George Murphy Hayes, nacido en la Isla del Gran Caimán.

Tránsito de Embarcaciones de Alto Calado Durante Noviembre

	1962	1961
Comerciales	924	891
Gobierno de los EE. UU.	38	15
Gratis	7	4
Total	969	910
PEAJES *		
Comerciales	$4,685,585	$4,444,586
Gobierno de los EE. UU.	213,824	77,727
Total	$4,899,409	$4,522,312
CARGA**		
Comerciales	5,177,751	5,232,796
Gobierno de los EE. UU.	110,207	99,216
Gratis	51,027	31,534
Total	5,338,985	5,363,546

*Incluye los peajes de todas las embarcaciones pequeñas y de alta mar.
**Cifras de la carga están en toneladas brutas.

Nave Espacial

EL CANAL DE PANAMA tomó parte en el programa espacial recientemente cuando una sección del inmenso Saturno de la NASA fue llevado a través de la vía canalera como cargamento de cubierta a bordo del barco de carga *Smith Builder*. La gran sección que parecía algo como un dedal gigantesco, fue fabricado en la planta de la Douglas Aircraft Co. en Santa Mónica y era llevada en un transporte de 41 pies para los sitios de lanzamiento y prueba en Huntsville, Alabama. La sección era la parte superior del Saturno-IV, el más grande vehículo espacial de la nación y deberá realizar misiones orbitales alrededor de la tierra en 1963. El *Smith Builder* recogió la sección en Los Angeles, California y la llevaba hacia Nueva Orleans.

Viene el Nuevo "Santa"

EL NUEVO BARCO de pasajeros de la Línea Grace, el *Santa Magdalena*, construido a un costo de $17 millones, es esperado en Cristóbal el 6 de febrero, procedente de Nueva York y con destino a Guayaquil. La Panama Agencies anunció que la lujosa nave debe de zarpar de Nueva York y que probablemente acode al muelle de Cristóbal. Con capacidad para 120 pasajeros, el barco es el primero de una serie que lanzará al mar la Línea Grace en reemplazo de otros, para el servicio entre la costa Atlántica de los Estados Unidos y la costa del Pacífico de Sudamérica. Además de acomodos para pasajeros, el buque puede transportar hasta 188,600 pies cúbicos de carga. Tiene instalado equipo mecánico para cargar hasta 2,400 racimos de bananos por hora.

Carguero Ultra-Rápido

UNO DE LOS cargueros más rápidos aflote, el *Pioneer Moon*, detentador del record de velocidad para cargueros en el cruce del Atlántico, transitó por el Canal el 11 de diciembre, vía al Lejano Oriente. El *Pioneer Moon* realizó la travesía desde Bishop's Rock, Inglaterra, hasta el Faro Ambrose a una velocidad media de 24 nudos por hora.

El *Pioneer Moon* hará viajes redondos regulares de Nueva York al Oriente a través del Canal, para la United States Line.

Construido a un costo de $380 millones, el *Pioneer Moon* fue lanzado al mar en Newport News, Virginia, en abril, siendo su madrina la señora de Clarence D. Martin, Jr., Subsecretario de Comercio de los Estados Unidos y miembro de la Junta Directiva del Canal de Panamá.

Conoce la ruta canalera de memoria. . . .